



Lübeck, 13.01.2022

Protokoll zur 3. Sitzung des AK Hafenentwicklung am 02.12.2021

Teilnehmer Arbeitskreis	Gemeinnütziger Verein Schlutup, Lübecker Kreisverband der Sportfischer, IG Pöppendorf, claus rodenberg port logistics, BUND Lübeck, Hans Lehmann KG, Horst Pahl, IG Ivendorf, Brüngen, Gemeinnütziger Verein Kücknitz, logRegio, Nautischer Verein Lübeck, Vereinigung Lübecker Schiffsmakler, Lotsenbrüderschaft, Lübecker Hafen-Gesellschaft, IHK Lübeck, Verein Lübecker Spediteure, NABU Lübeck
Hansestadt Lübeck	Bausenatorin Joanna Hagen, Guido Kaschel, Michael Siemens, Finn Witt, Christian Stolte
Moderation	Dr. Stefan Goes

Inhalt

TOP 1: Begrüßung.....	2
TOP 2: Rückblick auf die letzte Sitzung	2
TOP 3: Organisatorisches zur Arbeit in den Unterarbeitsgruppen.....	3
TOP 4: Arbeit in den Unterarbeitsgruppen	3
TOP 5: Vorstellung der Arbeitsergebnisse im Plenum	6
TOP 6: Abschluss.....	7

TOP 1: Begrüßung

Bausenatorin Hagen begrüßt die Teilnehmer:innen des Arbeitskreises Hafententwicklung zur dritten Sitzung.

In diesem Termin soll erneut aktiv zusammengearbeitet werden. Rückblickend werden kurz die Themen der vorangegangenen Sitzung genannt, als der Klima- und Naturschutz, die Fehmarnbelt Querung und Dachmarke sowie die Infrastruktur und Digitalisierung behandelt wurden. Um in der Themendiskussion eine höhere Detailtiefe zu erreichen, sollten nun in den Unterarbeitsgruppen jeweils nur noch ein Thema statt zwei diskutiert werden. In dieser dritten Sitzung werden daher der Klimaschutzplan, die Hafenhinterlandanbindungen sowie die Hafententwicklung im Kontext der Stadtentwicklung bearbeitet.

Bausenatorin Joanna Hagen wünscht einen konstruktiven Austausch und gutes Gelingen in den Unterarbeitsgruppen.

TOP 2: Rückblick auf die letzte Sitzung

Michael Siemens erläutert, dass zu allen Themen des Hafententwicklungsplanes ein Statusbericht für die Bürgerschaft erstellt wurde. Es wurde hierin umfassend über die Aktivitäten der LPA bezüglich der Digitalisierung, Klimaschutz und Infrastrukturprojekten berichtet. Sobald die Berichtsvorlage durch den Senat für die nächsten Ausschüsse freigegeben wurde, soll der Bericht ebenfalls vertrauensvoll an die Teilnehmer:innen des Arbeitskreises verteilt werden.

Dazu erörtert Michael Siemens, dass die LPA derzeit zwei weitere EU-Förderanträge zur Digitalisierung und Umweltschutz (Digital-Green-Mos) und Infrastruktur und Digitalisierung (BalticEco) bearbeitet. Bei positivem Bescheid werden verschiedenste Entwicklungsmaßnahmen mit bis zu 30 Prozent gefördert.

Im Nachgang der letzten Sitzung wurde Feedback durch den Moderator eingeholt. Unter anderem gehörte die IG Pöppendorf zu den Befragten und erfragt nun das Resultat der Gespräche. Aus Sicht der IG Pöppendorf sollte die Arbeit in den Unterarbeitsgruppen eine konstruktive Diskussion sein. Es wird jedoch kritisiert, dass dies eher den Charakter einer Interessensbekundung der maritimen Wirtschaft hat.

Es wird seitens der Moderation daher darauf hingewiesen, dass jede/r Teilnehmer:in zu einer Diskussion beitragen kann. Dies sei auch dringend notwendig, da eine Vielzahl unterschiedlicher Interessen vorliegt. Es ist wichtig, dass jedem die Möglichkeit eröffnet wird, die jeweilige Sichtweise darzustellen und zu vertreten.

Darüber hinaus wird seitens des NABU kritisiert, dass die Teilnehmer:innen den genannten Unterarbeitsgruppen bereits im Vorfeld durch die LPA eingeteilt wurden.

Die LPA stellt dar, dass die Zuordnung zu den einzelnen Arbeitsgruppen unter der Maßgabe erfolgte ein breites Spektrum der Interessenvertreter in den Unterarbeitsgruppen abzubilden und so eine konstruktive Diskussions- Meinungsbildbasis zu erreichen.

TOP 3: Organisatorisches zur Arbeit in den Unterarbeitsgruppen

Dr. Stefan Goes stellt die organisatorischen Randbedingungen zur Arbeit in den Unterarbeitsgruppen vor. Analog zur letzten Sitzung wird die LPA zunächst einen Impulsvortrag zum jeweiligen Thema halten. Anschließend können Verständnisfragen geklärt werden, ehe in die Diskussion und Konsultation eingestiegen wird. Nach der Klärung von Verständnisfragen wird die LPA in die Rolle des Moderators treten und das Gesagte protokollieren.

Im Vorfeld der Unterarbeitsgruppen wird den Teilnehmer:innen kurz vorgestellt, in welcher Gruppe sie eingeteilt wurden.

TOP 4: Arbeit in den Unterarbeitsgruppen

Klimaschutzplan:

Gemäß Bürgerschaftsbeschluss zum HEP vom 28.05.2020 soll ein expliziter Klimaschutzplan für den Hafen aufgestellt werden. Hierzu sind unter anderem folgende Punkte zu prüfen:

- a) Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen
- b) Fortführung des LNG-Konzeptes (Wasser Straße)
- c) Erarbeitung eines CO₂-Footprintsystems als Dokumentationstool zzgl. Der generellen Intensivierung von Innovationen im Zusammenhang mit neuen Technologien
- d) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen

Im vergangenen Jahr wurde der Klimaschutzplan grob konzeptioniert. Mit Hilfe eines externen Klimaschutzberaters soll nun das Konzept in einen Plan überführt werden. Die inhaltlichen Ziele des Klimaschutzplans Hafen lehnen sich dabei an die Vorgaben des Bundes und des Projektträgers Jülich (PTJ) an. Er wird in drei Teile gegliedert sein:

Teil 1: Klimaschutzplan mit:

Energie- und Treibhausgasbilanz, Potenzialanalyse und THG-Minderungszielen

Teil 2: Maßnahmenkatalog mit:

standardisierten Maßnahmenblättern und den entsprechenden Details

Teil 3: Hintergrundpapier mit:

Historische Entwicklung, bisherige Projekte und politische Vorgaben

Derzeit werden gemäß Luftschadstoffgutachten des HEP inkl. Straßenverkehre (werden in der künftigen Betrachtung und Bilanzierung nicht mehr berücksichtigt) rund 130.000 t CO₂ emittiert. Stellt sich der Hafenstandort Lübeck der Herausforderung bis 2040 in Anlehnung an die Ziele der

Hansestadt klimaneutral zu sein, so dürften im Jahr 2040 nur noch maximal 10 % der heutigen Treibhausgasemissionen emittiert werden.

Es wurden anhand der aktuellen Emissionslage verschiedene Szenarien als umgesetzte Maßnahmen grob bilanziert. Es muss daher festgestellt werden, dass im optimalen und erfolgreichen Fall, eine vollständige Reduktion von Treibhausgasen nicht erreicht werden kann.

In der anschließenden Diskussion wird über weitergehende Klimaschutzmaßnahmen im Hafen diskutiert.

Die Präsentationsfolien der Unterarbeitsgruppe Klimaschutzplan sind im Anhang angefügt.

Hafenhinterlandanbindungen:

Gemäß Bürgerschaftsbeschluss zum HEP vom 28.05.2020 sollen die Hafenhinterlandanbindungen sichergestellt werden.

Neben der für den Hafen notwendigen Umschlagfläche, sind vor allem auch leistungsfähige Verkehrsachsen für die zu- und ablaufenden Verkehre wichtig. Dies wird in der Öffentlichkeit sowohl von der Lübecker Hafenwirtschaft als auch den Zentralverband der Seehafenbetriebe gefordert. In diesem Zusammenhang wird darüber diskutiert, wie eine Verkehrswende erzielt werden kann und was dafür benötigt wird.

Sowohl im Hafen als auch im Hinterland sind bereits heute Engpässe in der Schieneninfrastruktur vorhanden. Hierzu zählen im Hafen zum einen zu kurze Gleise in den Hafenbahnhöfen der umschlagstarken Terminals und zum anderen nicht vorhandene Abstellgleise für Ganzzüge. Zu den Engpässen im Hinterland gehören unter anderem der Knotenpunkt Hamburg, von dem alle Zugverkehre in Schleswig-Holstein abhängen, dass alle Verkehre über eine Elbbrücke fahren müssen und es keine Alternative für elektrifizierte Züge gibt.

Grundsätzlich werden künftig weiterhin alle Transportmodi für die Abwicklung der Hafenverkehre benötigt. Ziel sollte jedoch sein, den modal split zu Gunsten der Schiene zu verschieben. Aktuell liegt er bei 80 % Straße, 18 % Schiene und 2 % Binnenschiff. Hierzu schlägt der HEP verschiedene Projekte vor, in welche der Bund investieren muss.

Zum Schluss werden verschiedene Vorschläge aus der Gruppe zusammengefasst. Siehe nächstes Kapitel. Die Präsentationsfolien der Unterarbeitsgruppe Hinterlandanbindungen sind im Anhang angefügt.

Hafenentwicklung im Kontext der Stadtentwicklung

Gemäß Bürgerschaftsbeschluss zum HEP vom 28.05.2020 sollen die im HEP dargestellten Entwicklungen in das weitere Verfahren des Flächennutzungsplans übernommen werden.

Zunächst wird erläutert was ein Flächennutzungsplan (FNP) leistet. Er stellt die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen dar. Damit werden die Weichen für die mittel-

bis langfristige Flächenentwicklung der gesamten Hansestadt Lübeck gestellt. Der Planungshorizont beträgt dabei etwa 15-20 Jahre. Er stellt den vorbereitenden räumlichen Rahmen für die verbindliche Bauleitplanung dar. Hierfür entwickeln sich Bebauungspläne aus dem FNP heraus.

Aus den gesetzten Zielen eines FNP ergeben sich stets Konflikte mit verschiedenen Randbedingungen. Hierzu zählen zum Beispiel die bedarfsgerechte Ausweisung von Bauland und die damit in Konflikt stehende Flächenknappheit und der Schutz der Ressource Boden.

Zur Entwicklung und Ableitung von Zielen des Flächennutzungsplans soll auch die Öffentlichkeit beteiligt werden. Hierzu wurde ein Stadtentwicklungsdialog mit Lübecker Bürger:innen geführt, in dessen Verlauf die Bürger:innen zu den nachfolgenden vier verschiedenen Szenarien der Stadtentwicklung befragt wurden:

- A Konsequent expansives Szenario „Volldampf voraus!“
- B Moderat expansives Szenario „Kurs halten!“
- C Moderat integratives Szenario „Beidrehen!“
- D Konsequent integratives Szenario „Hart Backbord!“

Zur Information über die genannten Szenarien wurde die Online-Plattform Lübeck:überMorgen genutzt. Aus den Szenarien heraus lassen sich unterschiedliche Flächenbedarfe für die Wohnraum und Gewerbeentwicklung ableiten. Die Flächenbedarfe für die Hafententwicklung sind hier jedoch nicht berücksichtigt. Im Rahmen einer Abstimmung konnten Bürger:innen im Stadtentwicklungsdialog für ihr favorisiertes Szenario stimmen. Die Ergebnisse lauten:

	Szenario A	Szenario B	Szenario C	Szenario D
Zustimmung	15,7	21,7	61,5	71,3

Die Entwicklungslayouts der Hafenstandorte in Lübeck werden kurz in Erinnerung gerufen und daraus Kernaussagen sowie Vorschläge der Gruppe erarbeitet.

Die Präsentationsfolien der Unterarbeitsgruppe Hafententwicklung im Kontext der Stadtentwicklung sind im Anhang angefügt.

TOP 5: Vorstellung der Arbeitsergebnisse im Plenum

Tabellarische Kurzzusammenfassung der Arbeitsergebnisse aller Unterarbeitsgruppen

Klimaschutzplan Hafen	
Wie wird der Hafen klimaneutral?	Feedback zum Entwurfsstand
Anreize für Reedereien schaffen und Hafengebühren anpassen	Emissionsbilanz umfangreicher gestalten und durch indirekte Emissionen im Hafengebiet durch Travebaggerungen und Baustellen der Hafenentwicklung ergänzen
Sämtliche Beleuchtung im Hafen auf LED umrüsten	Warum wird keine weitere leistungsfähige Bahnstrecke ausgebaut (z.B. über Büchen)
Binnenschiff und weitere Hinterland-Anbindungen stärken um Verkehrswende zu erzielen und modal split zu verschieben	Im Bahnverkehr sind auch viele private aktiv, die z.B. keinen freien Zugang bzgl. Maschen und Lehrte haben (DB). Deshalb HUB HL.
Maßnahmen auch außerhalb der Hafengrenzen entwickeln, zum Beispiel sich an der Renaturierung von Mooren beteiligen	Ganzzugverkehre vs. Einzelwagenverkehre vs. Freie Trassenkapazitäten nach FFBQ-Inbetriebnahme
Andere / weitere versiegelte Flächen im Hafen mit PV belegen → aufgeständerte Lösung	Auf Kleinwind sollte eher verzichtet werden, da dies Kleinvögel und Fledermäuse beeinträchtigt
Klimafreundliche Binnenschiffsflotte für den Elbe-Lübeck-Kanal entwickeln (kleinere und tiefgangreduzierte Schiffe können dann vor allem auch andere Wasserstraßen nutzen, die im Sommer ggfs. sonst nicht befahrbar wären). Das stellt daher auch eine Bereicherung für weitere Bundeswasserstraße dar.	Es besteht hoher Zeitdruck bei der Umsetzung hinsichtlich der Beteiligung der maritimen Akteure
Generell die bahntechnische Erschließung in Lübeck überprüfen und entwickeln	
Kooperation mit anderen Hafenstandorten (Angebot von Schiffstreibstoffe)	

Hinterlandanbindungen	
Kernaussagen des Vortrags	Vorschläge der Gruppe
Wir brauchen eine Verkehrswende.	Konzeptpapier / Machbarkeitsstudie zu prioritären Hinterlandprojekten aus Sicht des Port of Lübeck aufstellen und abstimmen.
Leistungsfähige Verkehrsachsen mit ausreichend Kapazität sind erforderlich.	Keine einseitige Entwicklung – alle Verkehrsmodi sind wichtig
Derzeit gibt es keine Kapazitätsreserven – Bottleneck Hamburg	Alle Interessensgruppen aus der Region für das Konzeptpapier gewinnen und auf Land SH und Bund eingehen

Um die Ziele erreichen zu können, muss vom Bund in geeignete Infrastrukturprojekte investiert werden.	Aufgabe für 2022!!!
---	---------------------

Hafenentwicklung im Kontext der Stadtentwicklung	
Kernaussagen des Vortrags	Vorschläge der Gruppe
Intensiver Abwägungsprozess	Technische Entwicklungen insbesondere mit dem Fokus der Flächeneffizienz (Digitalisierung, Parkdeck?) konsequent weiterverfolgen und auf ihre Nutzbarkeit im Port of Lübeck prüfen
4 verschiedene Szenarien: <ul style="list-style-type: none"> • Von konsequent expansiv bis konsequent integrativ • Mehrheit der 1500 Teilnehmer:innen der Umfrage spricht sich für Szenario D (konsequent integrativ) und C(moderat integrativ) aus 	Transformationsprozesse zur Erreichung zukünftiger Anforderungen und Zielstruktur mitdenken und der Transformation den notwendigen Raum geben
Behördenempfehlung Szenario C mit 200 ha Gewerbefläche	Grundlegendes kontinuierliches Thema
Hafenflächenbedarfe sind in den Gewerbeflächenbedarfen nicht enthalten	Bedarfsüberprüfung für eine Nordkurve (Bad Schwartau) in Abhängigkeit der Ladungsmenge und Zugzahlen
Prognosezeitraum FNP 2040 und HEP 2030 müssen angepasst werden.	

TOP 6: Abschluss

Zum Abschluss der Veranstaltung wird ein kurzes Resümee gezogen. Seitens des NABU wird wiederholt darum gebeten, sobald die Pandemielage es zulässt, eine Haferrundfahrt zu organisieren, um einen tieferen Einblick in die Abläufe im Hafen zu erhalten.

Für die nächste Veranstaltung werden Themenvorschläge für die Unterarbeitsgruppen abgefragt:

- Naturraum-Entwicklung vs. Hafenentwicklung
- Vertiefung FNP, Flächennutzung und Effizienz, Focus Skandinavienkai

Weitere Vorschläge können der LPA laufend mit ausreichendem zeitlichen Abstand zur nächsten Veranstaltung genannt werden.

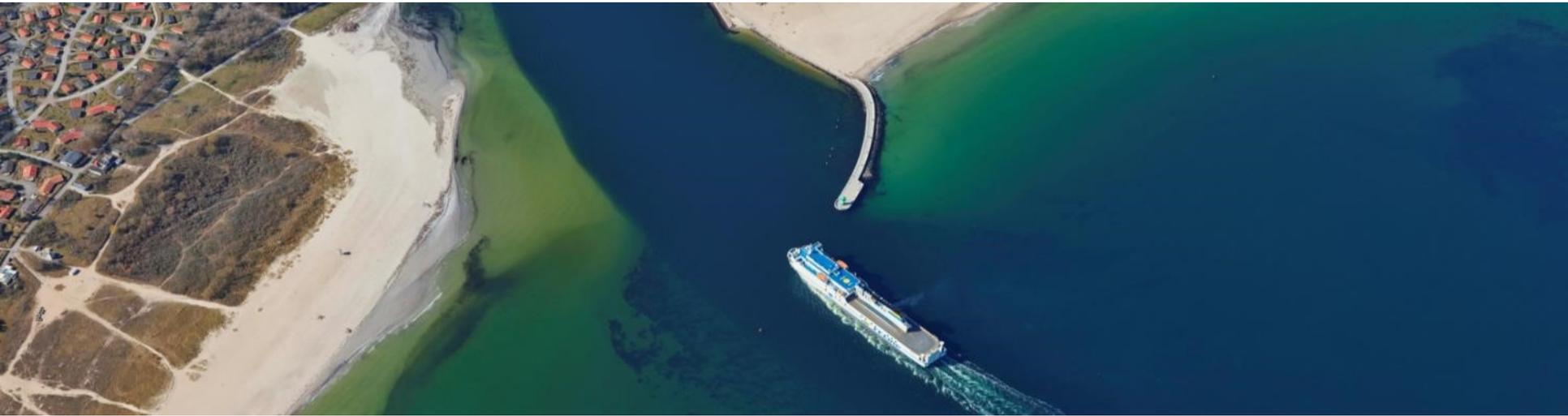
Die Termine für das Jahr 2022 werden ungefähr im Mai und Oktober stattfinden. Für die genaue Festlegung werden rechtzeitige Terminabstimmungen stattfinden.

Bausenatorin Hagen schließt die Veranstaltung und bedankt sich für die freiwillige Teilnahme.

Für das Protokoll

Finn Hendrik Witt
Strategische Hafenentwicklung

Michael Siemensen
Strategische Hafenentwicklung



Arbeitskreis Hafententwicklung

3. Sitzung
WebEx



TOP 1: Begrüßung

Bausenatorin Joanna Hagen



Ablauf der Sitzung

- TOP 1** **Begrüßung**
Bausenatorin Hagen
- TOP 2** **Rückblick auf die letzte Sitzung**
Dr. Stefan Goes / Michael Siemens
- TOP 3** **Organisatorisches zum Arbeiten in den Unterarbeitsgruppen**
Dr. Stefan Goes
- TOP 4** **Arbeit in den Unterarbeitsgruppen**
Alle Teilnehmer
-  **Pause**
5 Minuten
- TOP 5** **Vorstellung der Arbeitsergebnisse im Plenum**
Dr. Stefan Goes / Finn Witt / Michael Siemens / Guido Kaschel
- TOP 6** **Abschluss der Sitzung**
Dr. Stefan Goes / Bausenatorin Joanna Hagen





TOP 2: Rückblick auf die letzte Sitzung

Dr. Stefan Goes

- Abnahme des Protokolls



TOP 2: Rückblick auf die letzte Sitzung

Michael Siemens

- HEP: Statusbericht 2021 ist erstellt. Die Planung ist den Bericht am 06.12. im Senat zu haben. Anschließend würde dieser im AK verteilt werden. (u.a. Arbeitsstände und Planungen für 2022 sowie die Definitionen, was LPA unter den 10+ Arbeitsbereichen inhaltlich versteht)
- Aktuell: Bearbeitung von zwei neuen EU-Förderanträgen
 1. „BalticEco“
 2. „Digital-MoS“



TOP 3: Organisatorisches zu den Unterarbeitsgruppen

Dr. Stefan Goes

- Kurzvorträge der LPA in jeweiligen Gruppen
- LPA übernimmt dann Rolle der Moderation und Protokollierung
- Klärung von fachlichen Verständnisfragen
- Sammeln neuer Impulse durch Teilnehmer
- Zusammenfassen der Ergebnisse

→ Vortrag der Ergebnisse im Plenum durch einen Teilnehmer





TOP 3: Organisatorisches zu den Unterarbeitsgruppen

Gruppeneinteilung

Klimaschutzplan	Hinterlandanbindungen	Stadtentwicklung
Ralf Giercke	Jörg Ullrich	Christian Stolte
Andreas Weber	Erik Lefold	Achim März
Heinz Klöser	Horst Pahl	Ortwin Harms
Marcus Meyer	Rüdiger Schacht	Holger Lehmann
Jürgen Schlichting	Philipp Geißler	Stefan Höfel
Thomas Kaitschick	Michael Senger	Helmut Heins
Hans-Olaf Burmann	Mikko Juelich	Isabell Frähmcke
Markus Clasen	Matthias Braun	Dorothee Gaedeke
Michael Schaefer	Georg Sewe	Jochen Brüggem
Reinhard Degener	Michael Gröning	Dennis Dobeleit
Melanie Rosario Vasquez	Ludwig Striewe	Marko Wagner
Sascha Conrad		Henrik Lehmann
		Joanna Hagen



TOP 4: Arbeit in den Unterarbeitsgruppen

Alle Teilnehmer



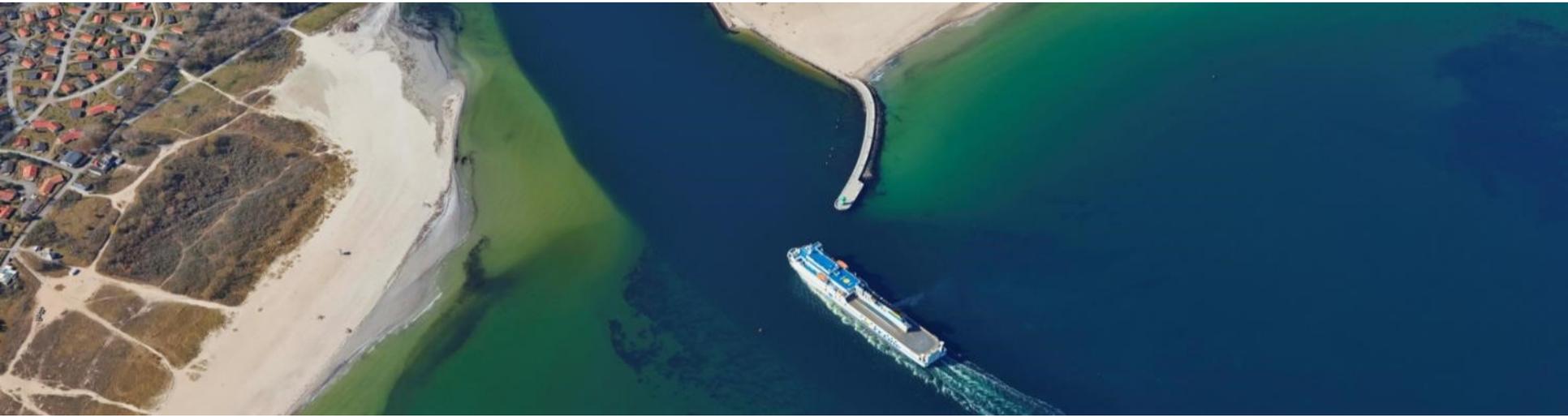
TOP 5: Vorstellung der Arbeitsergebnisse im Plenum

Moderation durch Dr. Stefan Goes



TOP 6: Abschluss der Sitzung

Dr. Stefan Goes / Bausenatorin Joanna Hagen



Arbeitskreis Hafententwicklung

Unterarbeitsgruppe „Klimaschutzplan“

Impulsvortrag LPA





Klimaschutz





Bürgerschaftsbeschluss zum Hafenentwicklungsplan 2030 am 28.5.2020 (Auszug)

[...]

Der Bürgermeister wird beauftragt den HEP 2030 kontinuierlich und zeitnah fortzuschreiben. Organisatorische Anpassungsbedarfe sind zu ermitteln und notwendige Ressourcen ab dem Haushalt 2021 vorzuhalten.

Als wesentliche Eckpunkte der weiteren Entwicklung werden betrachtet:“

7. Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteure mit

- a) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen;
- b) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße);
- c) der Erarbeitung eines CO₂-Footprintsystems als Dokumentationstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation im Zusammenhang mit neuen Technologien;
- d) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;

[...]



Struktur des Klimaschutzplans

Teil 1: Klimaschutzplan

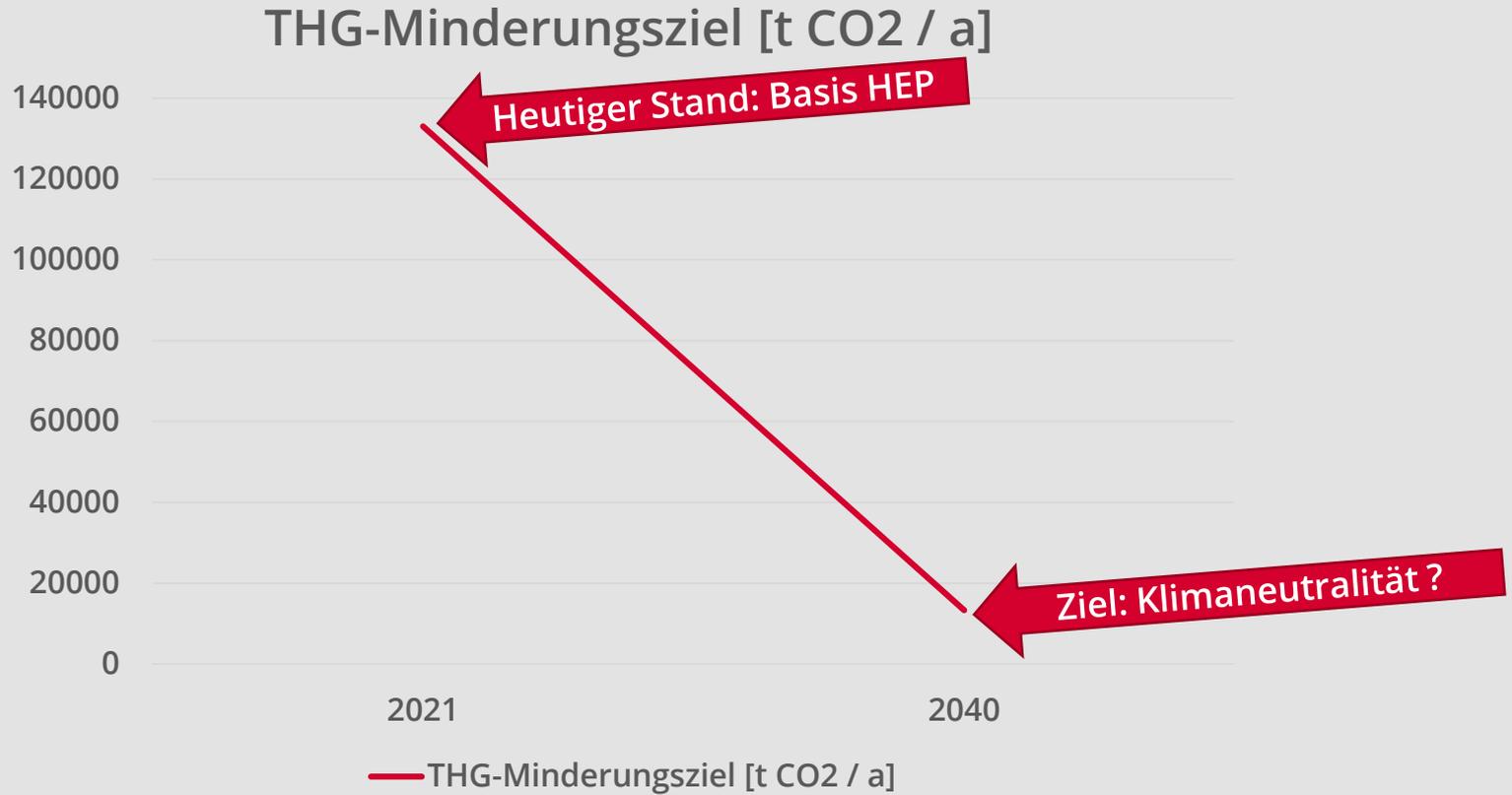
- 1.1 Energie- und THG-Bilanz
- 1.2 Potenzialanalyse
- 1.3 THG-Minderungsziele
- 1.4 Beteiligung der Akteure
- 1.5 Controlling-Konzept
- 1.6 Kommunikationsstrategie

Teil 2: Maßnahmenkatalog

- Wasserstoffpilotprojekt
- Alternative Kraftstoffe
- Photovoltaik auf Dächern
- Kleinwindkraftanlagen
- Gewässerreinigung
- Luftfilter

Teil 2: Hintergrundpapier

- 3.1 Historische Entwicklung
- 3.2 Bisherige Projekte
- 3.3 Klimaschutz anderer Häfen
- 3.4 Politische Vorgaben





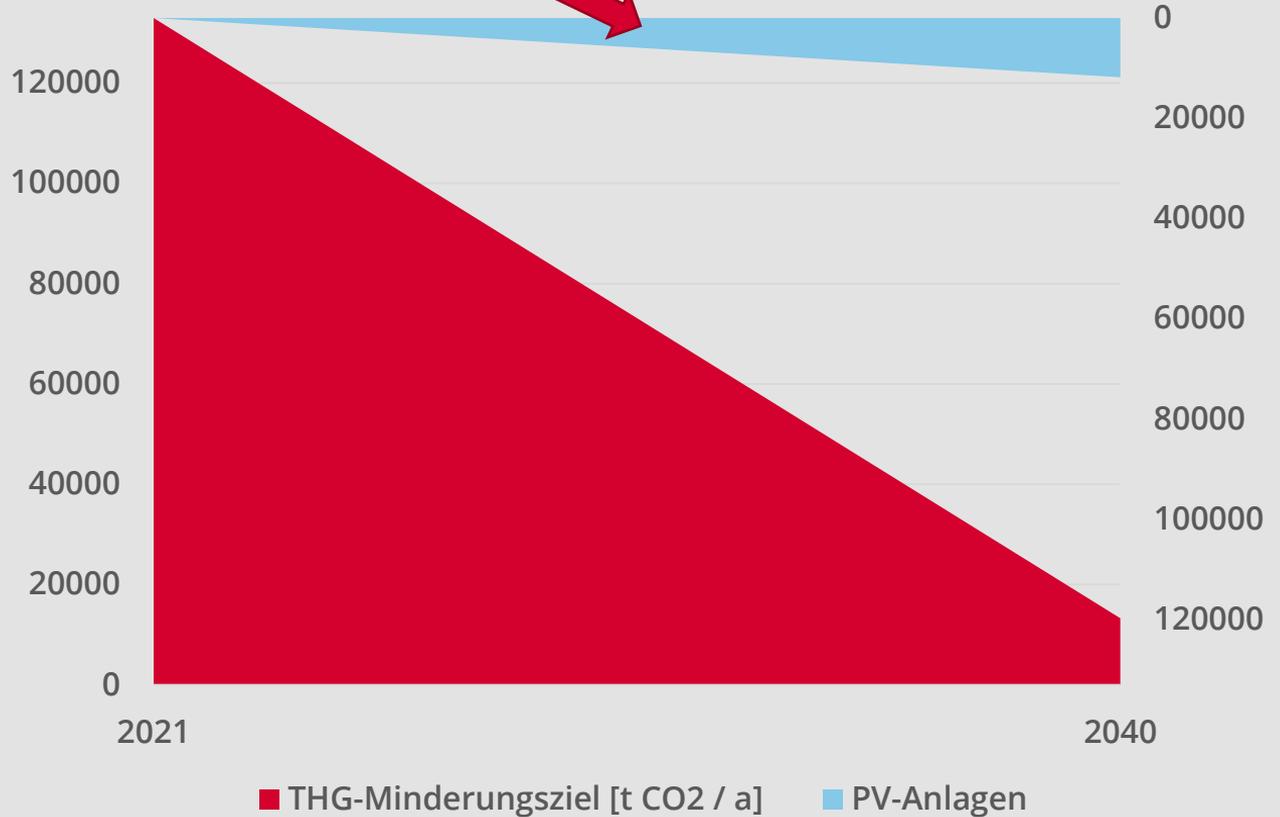
Reduktion, ausgehend von
heutigen Emissionen

Beispiel 1: PV Anlagen auf Dächern

Annahme:

- Auf allen Hallen-Dächern können PV-Anlagen errichtet werden.

Umsetzungsrate unrelevant →
Punkt zu Punkt!





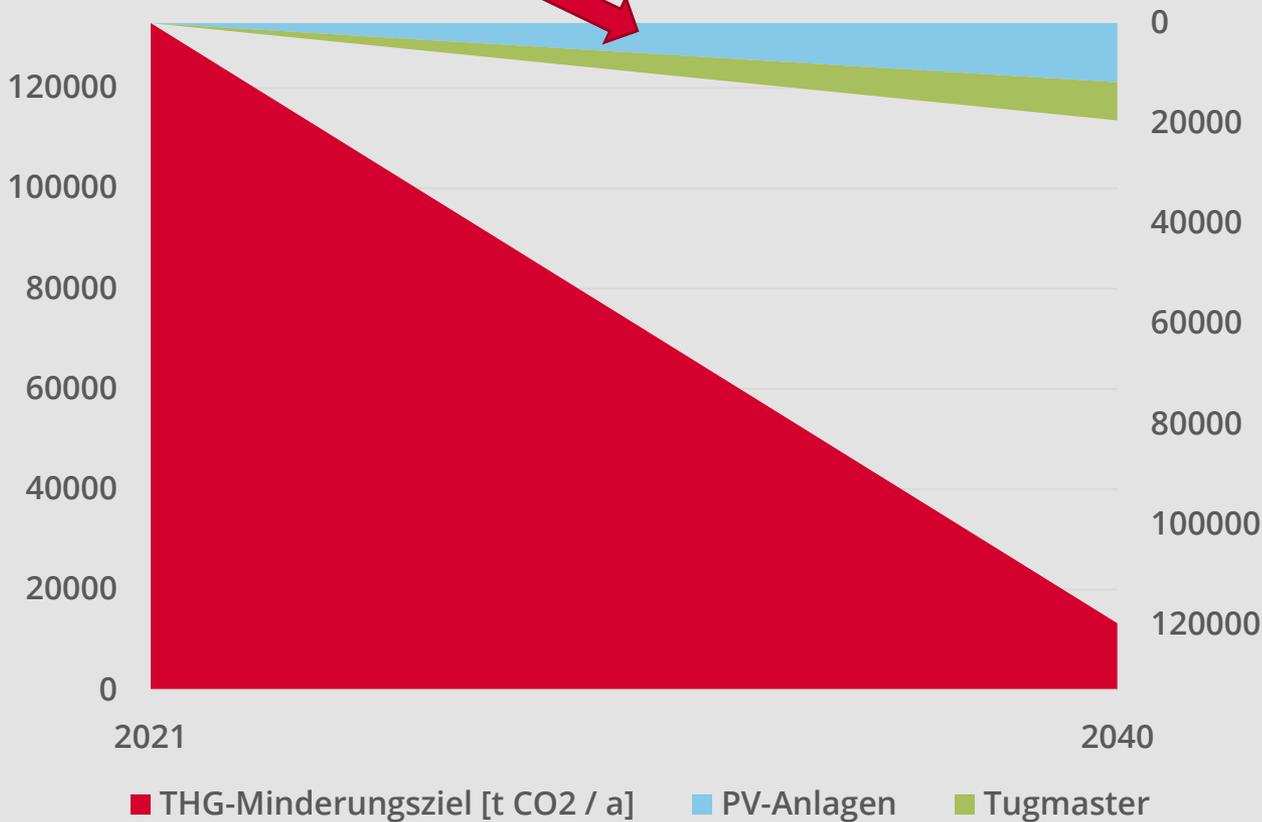
Reduktion, ausgehend von heutigen Emissionen

Beispiel 2: Alternative Kraftstoffe in Tugmastern

Annahme:
Alle Tugmaster im Port of
Lübeck werden bis 2040 auf
emissionsfreie Antriebe
sukzessive umgestellt, z.B.
grünen Wasserstoff wenn
möglich.

Keine Eigenproduktion!

Umsetzungsrate unrelevant →
Punkt zu Punkt





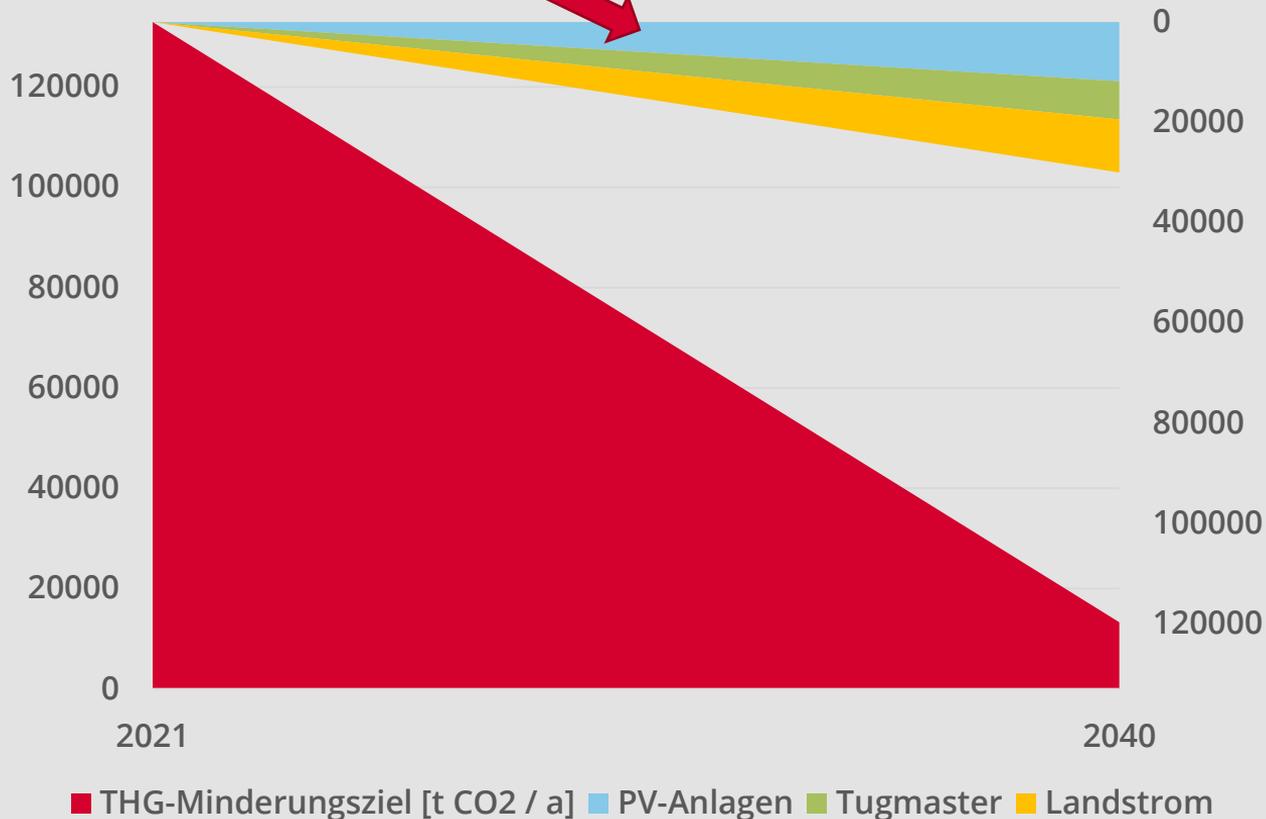
Reduktion, ausgehend von heutigen Emissionen

Beispiel 3: Landstromanlagen

Annahme:
Ein Teil der RoRo-Anleger wird bis 2030 mit Landstrom ausgerüstet und mit Grünstrom betrieben.
Siehe HEP (Szenario A2)

Keine Eigenproduktion!

Ab 2030 wird von deutlich sauberen Schiffen und neuen Technologien ausgegangen.





Reduktion, ausgehend von
heutigen Emissionen

Beispiel 4: Emissionsfreier Straßenverkehr ab 2030

Annahme:
Bis 2030 reduzieren sich die
Emissionen durch saubere
Antriebe.
Ab 2030 wird davon
ausgegangen, dass die
Antriebstechnologien für LKW
klimaneutral sind!

(SEEEHR Optimistisch!!!)

Kann die LPA kaum
beeinflussen.





Reduktion, ausgehend von heutigen Emissionen

**Beispiel 5:
Saubere Fracht-Schifffahrt im
Traverevier**

Annahme:
Im Laufe der Zeit werden
Schiffe Klimafreundlicher und
die Emissionen durch die
Revierfahrt in der Trave
reduzieren sich.

**Kann die LPA kaum
beeinflussen.**

Wie beeinflussen?





Ergebnisse der Unterarbeitsgruppe Klimaschutzplan

Wie wird der Hafen klimaneutral?

- Vorschläge der Gruppe:
- → Hafengebühr anpassen
- → LED-Umrüstung
- → Binnenschiffe und weitere Hinterlandanbindungen stärken
- → Emissionsbilanz umfangreicher gestalten
- → ggfs. auch Maßnahmen außerhalb der Hafengrenzen
 - Moore renaturieren? → Beteiligung
- → Kooperation mit anderen Hafenstandorten
- → Andere versiegelte Flächen mit PV belegen → Potenzial ermitteln
- → Klimafreundliche Binnenschiffsflotte für ELK
- → Bahntechnische Erschließung in Lübeck generell überprüfen

Feedback zum Entwurfsstand?

- Anmerkungen der Gruppe:
- → Weitere hafenbezogene indirekte Emissionen berücksichtigen
 - Travebaggerungen,
 - Baustellen der Hafenentwicklung
- Auf Kleinwind verzichten
- Zeitdruck im Plan hinsichtlich der Beteiligung der Akteure berücksichtigen



Arbeitskreis Hafententwicklung

Unterarbeitsgruppe „Hinterlandanbindung“
Impulsvortrag LPA und logRegio





Bürgerschaftsbeschluss zum Hafenentwicklungsplan 2030 am 28.5.2020 (Auszug)

[...]

Der Bürgermeister wird beauftragt den HEP 2030 kontinuierlich und zeitnah fortzuschreiben. Organisatorische Anpassungsbedarfe sind zu ermitteln und notwendige Ressourcen ab dem Haushalt 2021 vorzuhalten.

Als wesentliche Eckpunkte der weiteren Entwicklung werden betrachtet:“

6. Die Sicherstellung der Hinterlandanbindungen

[...]

Impulsvorträge als Diskussionseinstieg in das Thema

Mihael Siemensen / Jörg Ullrich



Was wollen wir?

Meinungsbild

Weitere Ideen und
Ergänzungen

Prüfung auf Plausibilität

Identifizierung von
offenen Fragestellungen

Ansatzpunkte erarbeiten

evtl. Arbeitsaufträge
ableiten





Sicherstellung der Hinterlandanbindung des Hafens

Leistungsfähige Verkehrsachsen mit ausreichender Kapazität sind für die zu- und abfließenden Verkehre mindestens genauso wichtig wie Umschlagfläche und Anleger



Deutsche Hafenwirtschaft fordert Ausbau des Schienennetzes

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe blickt optimistisch auf das neue Jahr. Für 2022 werde eine Erholung der Umschlagszahlen erwartet, sagte Frank Dreeke, Präsident des ZDS am Mittwoch in Hamburg. Dennoch müsse die Politik verstärkt in die Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur investieren. (Foto: ZDS)

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) hat die Politik anlässlich seiner Jahrespressekonferenz aufgefordert, verstärkt in den Ausbau des Schienennetzes zu investieren.

...

Freitag, 5. November 2021 **LOKALES**

Hafenwirtschaft warnt vor Verkehrskollaps in Lübeck

Wegen Fester Fehmarnbeltquerung: Schienen, Straßen, Autobahnen im Großraum Hamburg müssen schnell ausgebaut werden



Stau auf der Autobahn 1: Die Hafenwirtschaft fordert ein besseres Baustellenmanagement und den Ausbau innerstädtischer Ausweichstrecken. FOTO: Holger Kröger



Wie schaffen wir die Verkehrswende und was brauchen wir dafür?



Wie sieht die Realität z.B. im Schienen-Segment aus?

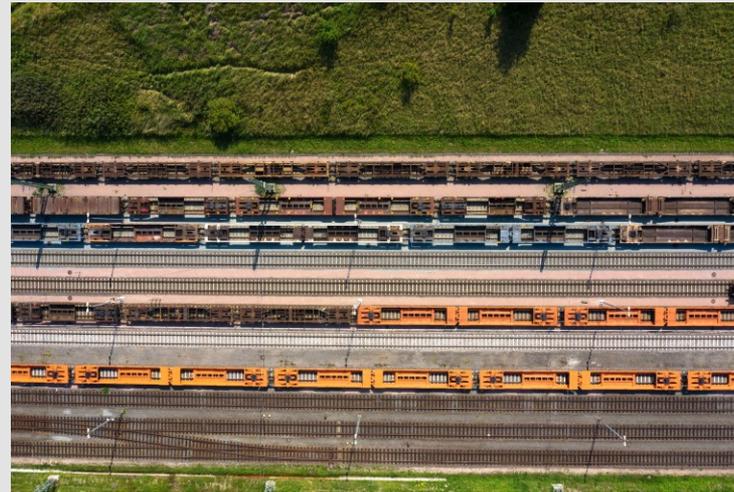
Kurz-Statement
Jörg Ullrich

logRegio 

Branchennetzwerk der Logistik für die Region Lübeck e.V.

1) Engpässe im Hafen

- Hafensbahnhöfe an den umschlagstarken Terminals zu klein bzw. zu kurze Gleise
- Abstellgleise für Ganzzüge



2) Engpässe im Hinterland

- Nadelöhr Hamburg: Ganz SH hängt an der Leistungsfähigkeit des Knoten Hamburg
- Alle Verkehre über eine Elbbrücke
- Eingleisige Güterumgehungsbahn
- Keine Alternative für elektrifizierte Züge
- Baustellen auf dem Gleis (S4 etc.) erschweren die Lage





Grundthese:



**Wir brauchen alle Transportmodi für die Hafenverkehre
(Straße, Schiene, Wasserstraße)**

**Es muss die Möglichkeit geschaffen werden, den Modal Split
in Richtung Schiene und Wasserstraße schieben zu können.**

**(aktueller Modal Split Port of Lübeck
80% Straße, 18% Schiene, 2% Wasserstraße)**



Sicherstellung der Hinterlandanbindung

Projekte aus dem HEP2030

Port of
Lübeck

Schiene

- Steigerung der Leistungsfähigkeit der Bahnknoten HH und HL
- Steigerung der Leistungsfähigkeit des Abzweigs Bad Schwartau Waldhalle (DB-Strecke 1100/DB-Strecke 1113)
- Steigerung der Leistungsfähigkeit der DB-Strecke Hamburg-Lübeck (**Minimalforderung: Bau der S4 bis HH-Ahrensburg**)
- Bau einer direkten Nordanbindung der DB-Strecke 1113 an die DB-Strecke 1100 (Nordkurve FFBQ)
- Bau einer zweiten elektrifizierten Elbquerung mit Ausbaustrecke Lübeck – Büchen – Lüneburg
- **Ausbaustrecke Lübeck – Schwerin (Elektrifizierung, 2. Gleis, Kurve Bad Kleinen)**

Straße

- Weiterbau BAB A20 & BAB A21 (zweite Elbquerung)

Binnenschiff

- bedarfsgerechter und zukunftsweisender Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanal



Möglichkeiten der Forcierung der notwendigen Anpassungen der Hinterlandanbindungen des Port of Lübeck

Was sind die wesentlichen Anpassungen?

Welche werden zuerst gebraucht?



Fragen und Diskussion





Ergebnisse der Unterarbeitsgruppe Sicherstellung der Hinterlandanbindung

Kernaussagen des Vortrags

- Wir brauchen eine Verkehrswende.
- Hierfür sind leistungsfähige Verkehrsachsen mit ausreichend Kapazität erforderlich.
- Derzeit gibt es keine Kapazitätsreserven – Bottleneck HH
- Es werden alle Verkehrsmodi benötigt.
- Um die Ziele erreichen zu können, muss vom Bund in geeignete Infrastrukturprojekte investiert werden.

Vorschläge der Gruppe

Konzeptpapier/Machbarkeitsstudie prioritäre Hinterlandprojekte aus Sicht des Port of Lübeck aufstellen und abstimmen

Keine einseitige Entwicklung – alle Verkehrsmodi sind wichtig

Alle Interessensgruppen aus der Region für das Konzeptpapier gewinnen und auf Land SH und Bund zu gehen

Aufgabe für 2022 !!



Neuaufstellung Flächennutzungsplan Lübeck

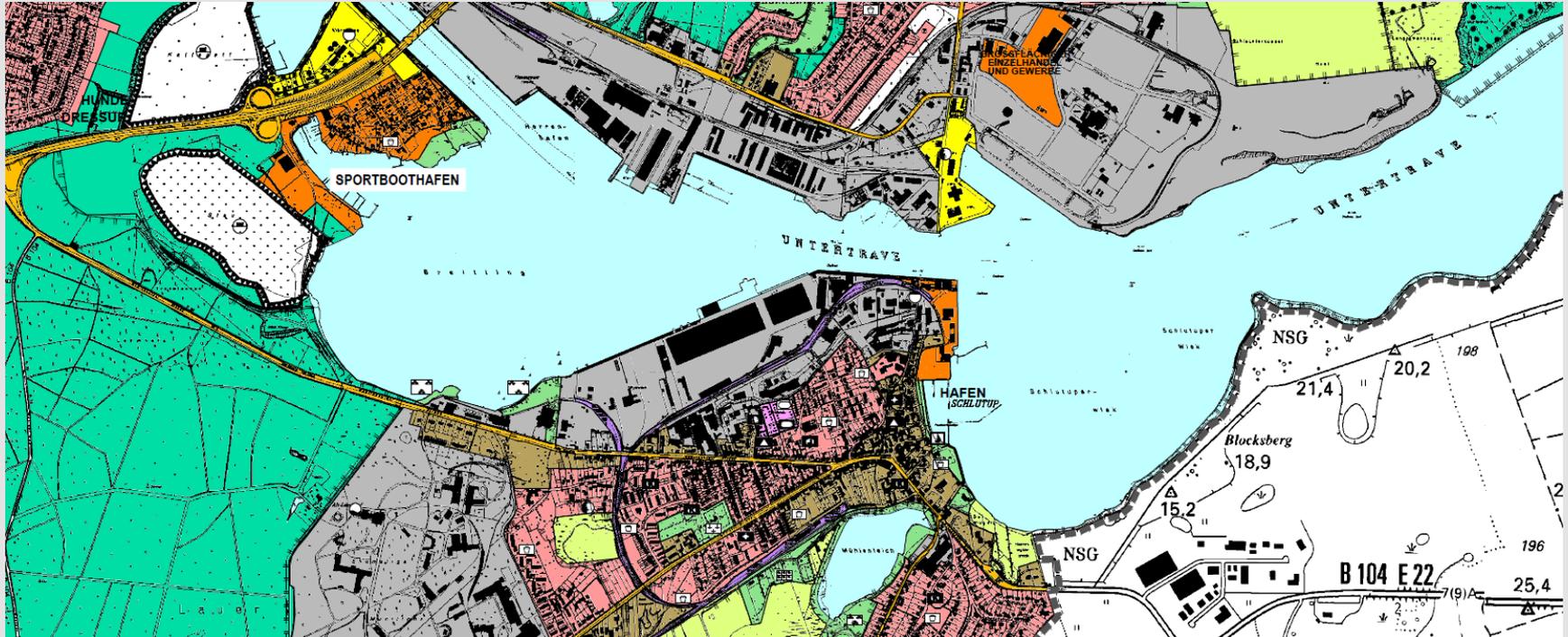




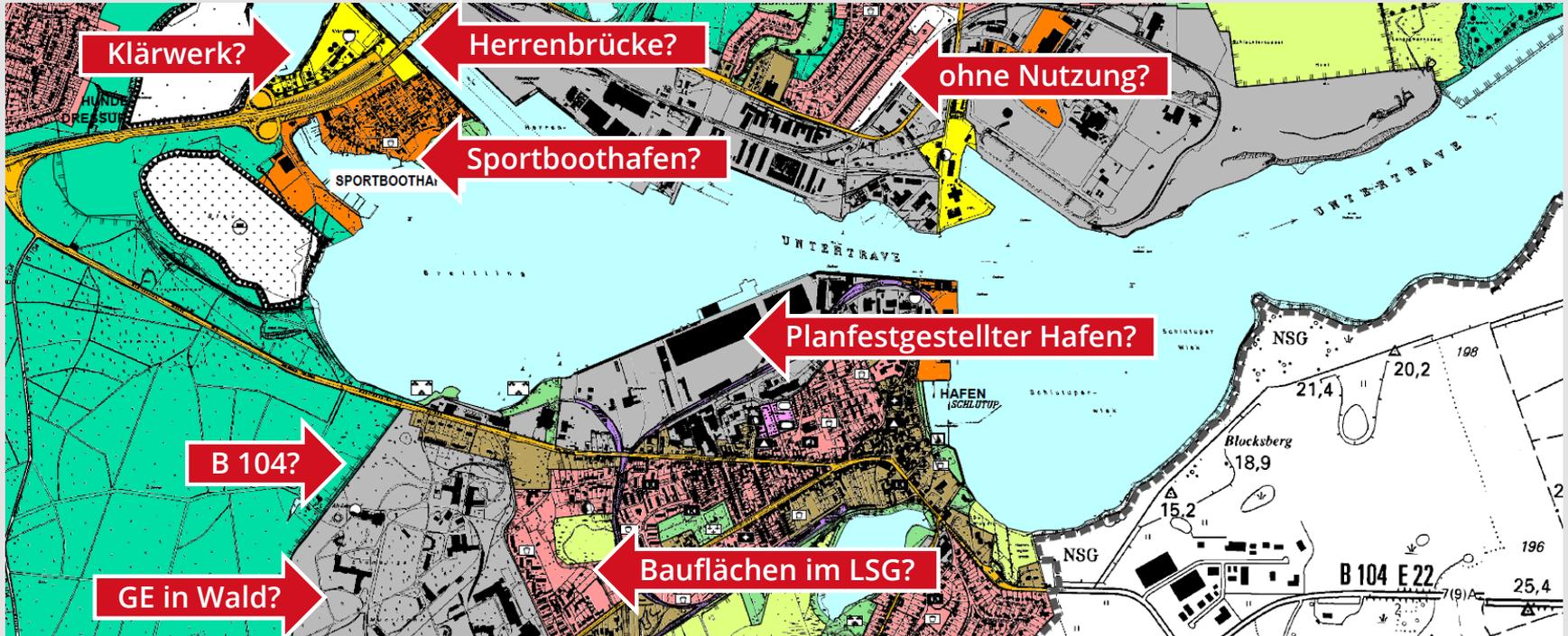
Was leistet ein Flächennutzungsplan?

- Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt nach § 5 Absatz 1 BauGB „die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen dar.“
- Er stellt damit die Weichen für die mittel- bis langfristige Flächenentwicklung der gesamten Hansestadt Lübeck.
- Er weist einen Planungshorizont von etwa 15-20 Jahren auf.
- Als vorbereitende Planungsstufe gibt er in erster Linie den räumlichen Rahmen für die verbindliche Bauleitplanung vor, die in Form von Bebauungsplänen erfolgt.
- Bebauungspläne müssen aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden.

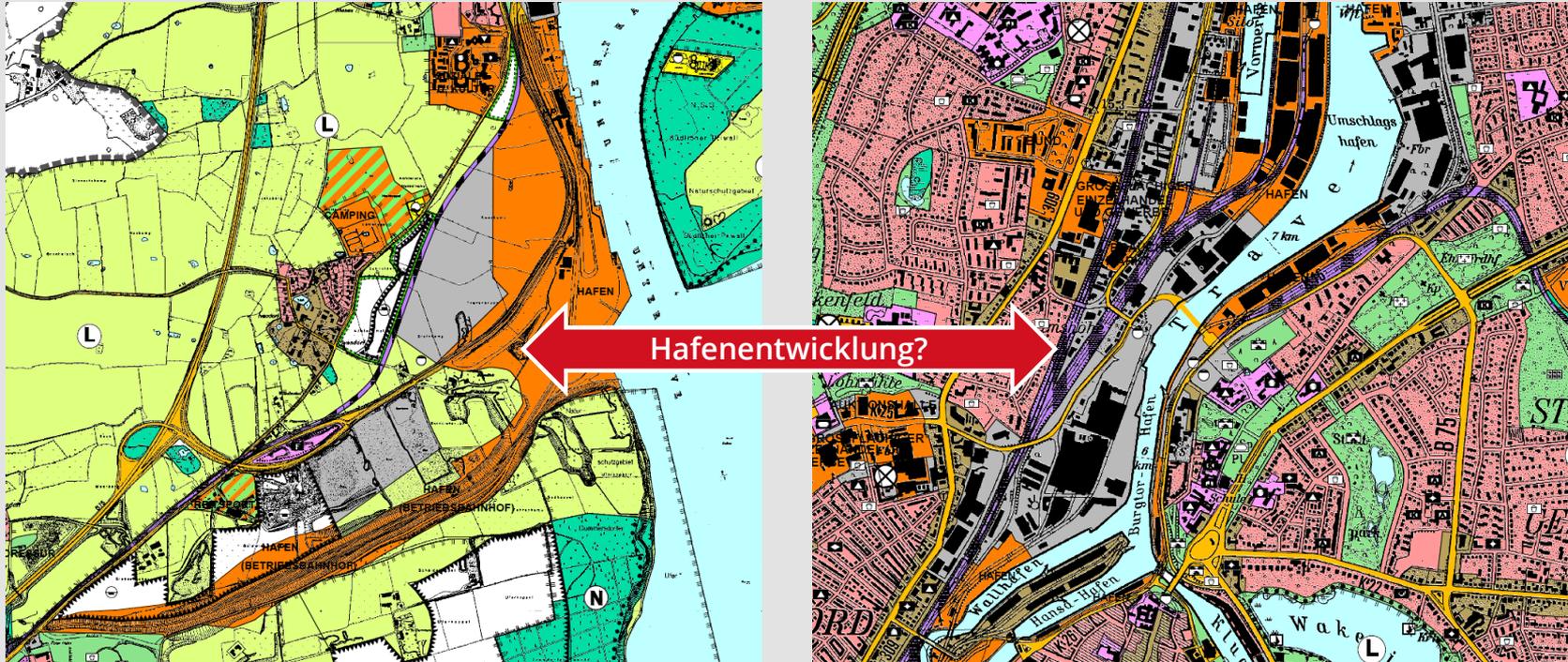
Was leistet ein Flächennutzungsplan?



Warum ist eine Neuaufstellung erforderlich?



Warum ist eine Neuaufstellung erforderlich?





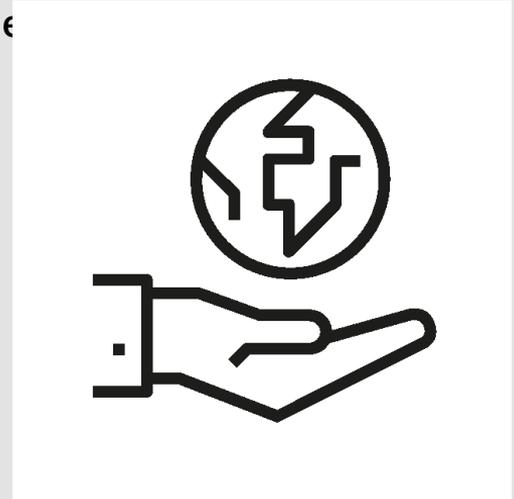
Ziele und Konflikte

Beispiel Siedlungsentwicklung

Ziel	Konflikt / Risiko
Bedarfsgerechte Ausweisung von Bauland (Schwerpunkt Außenentwicklung)	Flächenknappheit Schutz der Ressource Boden Natur-/Landschaftsschutz Landwirtschaft
Flächensparende Baulandausweisung (Schwerpunkt Innenentwicklung)	Verzögerung von Verfahren Wohnraumknappheit Abwanderung von Bewohner:innen und Unternehmen

Stadtentwicklungsdialog

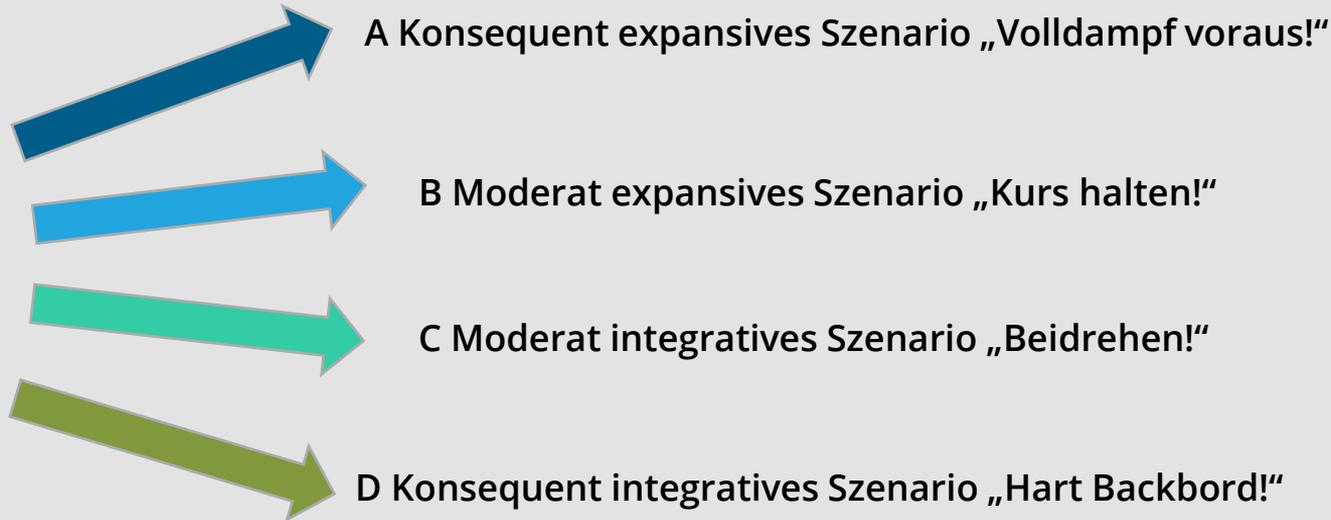
Wir müssen uns nun entscheiden, in welche Richtung wir gehen wollen





Stadtentwicklungsdialog

- 4 Szenarien der Stadtentwicklung





uebermorgen.luebeck.de



Erklärfilme



4 Szenarien der Stadtentwicklung



In welchem Szenario können Sie sich vorstellen, im Jahr 2040 in der Hansestadt Lübeck zu leben?

Szenario A „Vollampf voraus!“

Kann ich mir gar nicht vorstellen **Voting**

Szenario B „Kurs halten!“

Kann ich mir gar nicht vorstellen Kann ich mir sehr gut vorstellen

Szenario C „Beidrehen!“

Kann ich mir gar nicht vorstellen Kann ich mir sehr gut vorstellen

Szenario D „Hart Backbord!“

Kann ich mir gar nicht vorstellen Kann ich mir sehr gut vorstellen

Wissenschaftliche Einordnung



Anne Klein-Hitpaß
Agora Verkehrswende

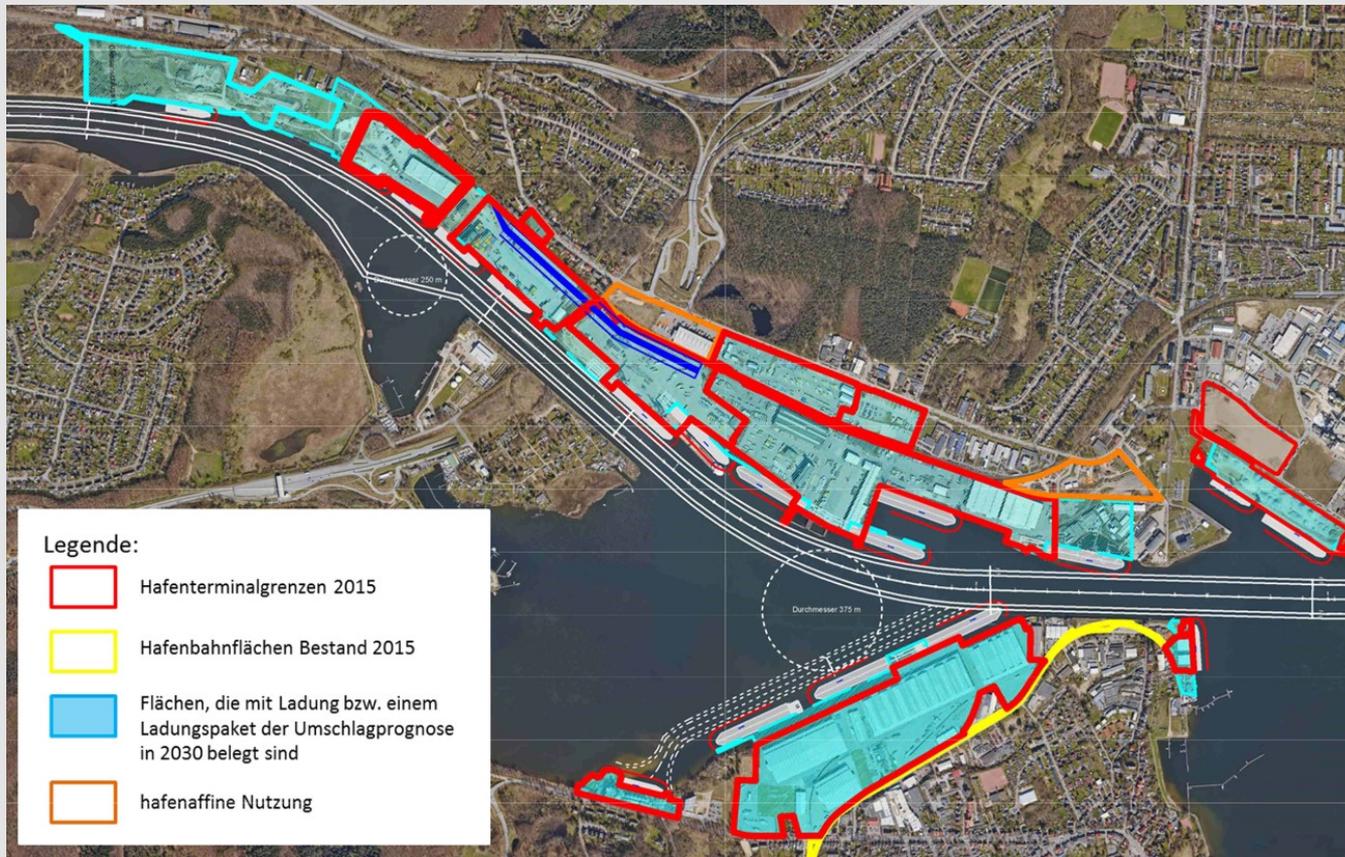


Bedarfe

Wohnungsmarktbericht: (5.300 - 5.300 +) 1.800 WE bis 2040

Gewerbeflächenprognose: 250 ha (brutto) bis 2040

	Szenario A	Szenario B	Szenario C	Szenario D
Wohnen	130 ha	35 ha	25 ha	0 ha
Gewerbe	375 ha	250 ha	200 ha	0 ha





Ergebnisse Stadtentwicklungsdialog

	Szenario A	Szenario B	Szenario C	Szenario D
Zustimmung	15,7	21,7	61,5	71,3



Grundlagenbeschluss zum FNP und VEP

1. Im Entwurf des Flächennutzungsplans werden in Orientierung an das „Szenario C“ 25 ha Wohnbauflächen (brutto; zusätzlich zu den bereits laufenden B-Plänen) und 200 ha Gewerbeflächen (brutto) dargestellt.
2. Für den Verkehrsentwicklungsplan werden die Modal Split-Zielwerte des „Szenario C“ zugrunde gelegt (30% Kfz, 27% Fahrrad, 17% ÖPNV, 26% Fußverkehr). Die Werte können variieren, so lange der Zielwert von 70% für den Umweltverbund gewahrt bleibt.
3. (...)



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!